Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11462**

19. Wahlperiode 10.07.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts bei Lkw

Die Bundesregierung hat in ihren Schreiben an die Verbände Allianz pro Schiene, ERFA (European Rail Freight Association), VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und VPI (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland) bekräftigt, dass sie eine generelle Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts im Straßengüterverkehr ablehnt (Schreiben vom 24. Oktober 2018 bzw. 20. November 2018 der Staatssekretäre Gerhard Schulz und Jochen Flasbarth).

Es gibt jedoch weiterhin Forderungen aus der Industrie, das zulässige Gesamtgewicht von Lkw in Deutschland zu erhöhen (www.vci.de/langfassungen/langfassungen-pdf/2018-09-07-positionspapier-initiative-verkehrsentlastung-lkw-gesamtgewicht-44.pdf).

Mit der Neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge („Lang-Lkw-Verordnung“) wurde das Streckennetz erneut ausgeweitet. Bislang war die Bundesregierung aber nicht in der Lage, die aktuelle Länge des Streckennetzes sowie die Ausweitungen mit der Neunten Verordnung genau zu beziffern, obwohl der Bund Träger der Baulast des Bundesfernstraßennetzes und Verordnungsgeber ist (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/8180).

Der Bundesrechnungshof hat kürzlich in einem Bericht die Bundesregierung kritisiert, weil diese es versäumt hat, verlässliche Daten über die Auswirkungen der laufenden Lang-Lkw-Fahrten zu erheben (www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2018-ergaenzungsband/langfassungen/2018-bemerkungen-ergaenzungsband-nr-01-auswirkungen-von-lang-lkw-auf-die-infrastruktur-ausreichend-untersuchen).

Hinzu kommt, dass das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Statistik zum Straßenkontrolldienst seit geraumer Zeit nicht mehr auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, sodass die Öffentlichkeit nicht mehr über die Zahl der Kontrollen und die Häufigkeit von Vergehen im Straßengüterverkehr informiert wird (www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Kontrollstatistik/kontrollstatistik_node.html).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit die Auswirkungen von höheren als bislang zulässigen Lkw-Gewichten auf die Straßeninfrastruktur untersucht oder demnächst untersuchen soll?

2. Von welcher übergeordneten Behörde wurde diese Untersuchung in Auftrag gegeben?

   Wann wurde die Untersuchung in Auftrag gegeben?

3. Welche Leitfragen liegen der Untersuchung im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Infrastrukturabnutzung, Verkehrsverlagerung und Klimaschutz zugrunde?

4. Welche Lkw-Maße und -Gewichte werden im Rahmen der Untersuchung betrachtet?

5. Bis wann soll die Untersuchung abgeschlossen sein, und zu welchem Zeitpunkt ist die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse geplant?

6. Soll in der Studie lediglich die Anpassung des zulässigen Gesamtgewichts im Vor- und Nachlauf des Wagenlandungsverkehrs an die Bedingungen im Kombinierten Verkehr – also die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen – untersucht werden (s. Meilenstein 5.4 des Masterplans Schienengüterverkehr, Bundestagsdrucksache 19/10533), oder soll eine netzweite Regelung im Bundesfernstraßennetz untersucht werden?

7. Welche Sach- und Personalkosten entstehen im Rahmen der Untersuchung (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und Gesamtsummen in Euro angeben)?

8. Werden in der Studie auch die Tauglichkeit der Nothaltebuchten und die erhöhte Brandlast in Tunneln im Zusammenhang mit dem Einsatz von übergroßen- oder überschweren Lkw untersucht?

9. Werden in der Studie auch die Auswirkungen auf die Fernstraßeninfrastruktur untersucht (vorzeitiger Verschleiß von Fahrbahndecken, Tragfähigkeitsreserven von Brückenbauwerken, ggf. notwendige Verstärkung bzw. Ersatz von Brückenbauwerken)?

   Wenn ja, in welchem Umfang, und mit welchem konkreten Prüfauftrag?

   Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

10. Welchen Umfang hat derzeit das für Lang-Lkw zugelassene Streckennetz und welche Ausweitungen wurden mit der Ersten bis Neunten Änderungsverordnung vorgenommen (bitte jeweils nach Streckenkilometern differenziert für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben, ggf. auch freigegebene Streckenkilometer im nachgeordneten Straßennetz beziffern)?

11. Warum war die Bundesregierung bisher nicht in der Lage, die genaue Länge des für Lang-Lkw zugelassenen Bundesfernstraßennetzes anzugeben (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 19/8180)?

12. Hält es die Bundesregierung für sachgerecht, dass der Bund als Träger der Straßenbaulast und Verordnungsgeber der „Lang-Lkw-Verordnung“ (Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge – LKWÜberlStVAusnV) nicht in der Lage ist, Angaben zu dem für Lang-Lkw zugelassenen Bundesfernstraßennetz zu machen?

13. Bis wann plant die Bundesregierung eine Erfassung des für Lang-Lkw freigegebenen Bundesfernstraßennetzes?

14. Welche Länge hat das für Lang-Lkw zugelassene Bundesfernstraßennetz in Deutschland derzeit (bitte in Kilometern angeben und nach Bundesländern differenzieren)?

15. Wie werden Lang-Lkw-Fahrten, die im Rahmen der geltenden Ausnahmeverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur stattfinden, wissenschaftlich begleitet und ausgewertet?

16. Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Lang-Lkw gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 2017 in Deutschland, und welche Folgen hatten diese (insbesondere Personenschaden, ggf. Höhe des Sachschadens; bitte monatlich differenziert darstellen und nach Unfallursachen und Unfallarten aufschlüsseln)?

17. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus den bisherigen Unfallereignissen von Lang-Lkw in Deutschland für die Ausgestaltung der Straßeninfrastruktur, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Anpassung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen zum Einsatz von Lang-Lkw gezogen?

18. Welche Kosten sind bislang dem Bund als Straßenbaulastträger für die Infrastrukturanpassungen für Lang-Lkw entstanden, und welche Anpassungen hat der Bund als Straßenbaulastträger bisher veranlasst?

19. Welche Straßenabschnitte, die zur Bundesgrenze führen, sind im geltenden Streckennetz für Lang-Lkw freigegeben, obwohl EU-rechtlich grenzüberschreitende Fahrten mit übergroßen Lkw nicht erlaubt sind?

20. Aus welchem Grund hat das Bundesverkehrsministerium dennoch Strecken freigegeben, die zur Bundesgrenze führen?

21. Auf welchen für Lang-Lkw freigegebenen Strecken kann direkt an der Bundesgrenze gewendet werden?

22. Wie positioniert sich die Bundesregierung im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten mit Lang-Lkw?

23. Wie positioniert sich die Bundesregierung im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten mit Lkw, die ein Gesamtgewicht von 40 bzw. 44 Tonnen überschreiten?

24. Plant die Bundesregierung, das Überholverbot für Lang-Lkw auf Bundesfernstraßen aufzuheben?

    Wenn ja, inwiefern hat die Bundesregierung die Auswirkungen einer solchen Änderung auf die Verkehrssicherheit auf Bundesfernstraßen untersuchen lassen?

25. Welche maximalen Lkw-Gewichte sind in den Nachbarländern Deutschlands derzeit regulär und versuchsweise erlaubt (bitte je Land aufschlüsseln)?

26. Wann steht die Kontrollstatistik auf der Internetseite des Bundesamts für Güterverkehr der Öffentlichkeit wieder zur Verfügung (auf der Internetseite des Bundesamts für Güterverkehr zur Kontrollstatistik heißt es seit geraumer Zeit „Zurzeit wird die Seite überarbeitet“)?

    Aus welchem Grund ist die Kontrollstatistik seit einiger Zeit nicht abrufbar?

27. Wie viele Stellen sind jeweils in den Jahren 2020, 2021 und 2022 beim Bundesamt für Güterverkehr für den Mautkontrolldienst geplant?

28. Wie viele Stellen sind jeweils in den Jahren 2020, 2021 und 2022 beim Bundesamt für Güterverkehr für den Straßenkontrolldienst geplant?

29. Von welchen Kriterien hängt eine weitere Aufstockung der Stellen für das Kontrollpersonal im Rahmen der Personalbemessung ab, und ist sie inzwischen erfolgt (siehe Antworten zu den Fragen 37 und 38 auf Bundestagsdrucksache 19/8489)?

30. Welche Aufgaben übernehmen Bundesamt für Güterverkehr, Polizei, Zoll und Gewerbeaufsichtsämter jeweils bei Lkw-Kontrollen, und hält die Bundesregierung eine Ausweitung des Zuständigkeitsbereichs des Bundesamtes für Güterverkehr vor dem Hintergrund des steigenden Lkw-Verkehrs für sinnvoll und notwendig?
31. Wie viele Lkw wurden jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 vom Bundesamt für Güterverkehr insgesamt in Deutschland kontrolliert?
32. Wie viele Lkw-Fahrten fanden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 in Deutschland statt?
33. Wie viele Vergehen wurden bei den Lkw-Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 festgestellt (bitte jeweils nach Art des Vergehens aufschlüsseln)?
34. Welche Bußgeldsumme wurde jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 im Zusammenhang mit Lkw-Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr vereinnahmt?

Berlin, den 25. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333